



## Berndt Jansson och Porsche 356

Del 2 av 3.

Av Willy Berg

I förra numret startade vi upp en artikelserie om Berndt Jansson och Porsche 356. Berndt var kanske mest känd som en av Sveriges allra snabbaste VW-förare men körde också en del tävlingar i Porsche. Dessutom körde han Porsche som privatbil.

Ett av Berndts stora mål var att vinna Midnattsolsrallyt. Försöket i en 1300 cc Porsche 356 1969 var nära att lyckas, för Berndt ledde rallyt fram till 100 meter från mål på sista sträckan. (Se förra numret).

VW-bilarna var något för motorsvaga för att orka med de höga toppfarterna i Midnattsolsrallyt. Inte ens den nya och motorstarkare VW 1500 typ 3 som introducerades 1962 orkade med riktigt. Mycket på grund av att den enligt den tidens reglemente bara fick ha en förgasare.

Men till 1963 års rally så fick Berndt chansen. Scania, dåvarande VW-importören, hade bestämt sig. En seger i Midnattsolsrallyt skulle gå till Scania. Återigen satsade man på Porsche. Men nu blev det en riktig "värsting", en Carrera 2000 GT. 130 hästar i standardutförande. Men den här bilen var inte i standard. Den levererades från fabriken med 168 din-hästar. Det var ingen tvekan om att bilen var snabb nog att köra ifrån det mesta. Det var bara ett krus. Den placerades i Grupp 3 vilket innebar att man måste köra 10 % fortare än konkurrenterna i standardvagnsklasserna. Men som sagt, bilen borde räcka till.

Nu gällde det att hitta den rätta föraren. Detta val var egentligen inte så svårt. Berndt hade ju visat i 1959 års rally att han kunde köra fort med en Porsche. Läger man sedan till hans mycket jämna svit i rallyt, tre gånger var han totaltvåa och åtta gånger tog han hem klassegern, och detta i en motorsvag Volkswagen, så var Scantias val enkelt.

Den 11/6 gick starten för rallyt och till att börja med såg det ut att bli kamp om segern. Men i takt med att sträckorna avverkades stod det klart att Berndts tidshandikapp inte var något oöverstigligt hinder. Satsningen på Porschen var riktig. Nu gällde det att bilen inte gick sönder och att man höll sig på vägen. Det 10 %-iga tidshandikappet gjorde att Berndt fick gasa på ordentligt. Man var på smala grusvägar vid flera tillfällen uppe i över 200 km/tim. Och i denna fart sitter Berndts kartläsare, Erik "Jerka" Pettersson, och gästar: "Stå på, stå på!". Vilket ekipage. Men Jerkas uppgift var inte bara att få Berndt att köra fort. Det gällde lika mycket att på andra ställen lugna Berndt, som den tävlingsmäniska han var, alltid ville köra maximalt.

Berndt hade redan från början en ledning och denna bara växte efter hand. Men det gällde att hålla undan för Erik Karlsson.

Berndt: "Inför en sträcka i Sundsvallstrakten så kom några från ortsbefolkningen fram och sa att "Den här sträckan har Du ingen chans emot Erik. Han har varit här och tränat den här sträckan något alldeles enormt." Och precis innan vår sträckstart så fick vi reda på att Erik hade åkt på en alldeles oslagbar tid.

Vi satsade från första stund och det gick väl på ögonbrynen på flera ställen, men till mål kom vi utan någon tidsförlust. Erik hade kört på 10.37 minuter och vi körde på 8.52. Vid mål fanns det en kille som hade stått och hållit vad med omgivningen om att jag skulle köra sträckan på under 9 minuter. Och när han fick reda på min tid så kom han fram och kramade om mig. För han vann tydligen en hel del pengar då han slagit vad om tio kronor med varje åskådare. Det var en riktig supporter.



Här har Berndt parkerat GT:n utanför sin villa efter hämtning i Stuttgart. På hemvägen provade man ut stötdämpare på Billstein-fabriken i Tyskland.

På transportsträckan efter fick vi syn på Erik Karlsson och vi stannade. Erik kom ur sin Saab och frågade hur det gick.

- Ja, Du Erik, sa jag, Du har åkt något enormt.

- Ja, sa Erik, det var väl det jag visste. Hur mycket tog vi Er med? Då hoppade "Jerka" ut ur Porschen och sa: "Tog! Hur sjutton ska Du bära Dig åt för att spöa oss."

De tog fram sina tidkort och Erik Karlsson sa: "Det är inte möjligt att det går att åka så fort. Det är helt omöjligt. Men det är väl att den där Porschen går fort ur svängarna."

"- Men den går fort in i svängarna också." replikerade "Jerka" blixtnabbt.

Berndt hyser mycket stor uppskattning för "Jerka". Han var en mycket bra kamrat och var dessutom en mästare i att hålla humöret uppe i bilen. Det har inträffat att Berndt skrattat så att han varit tvungen att stanna och stiga ur bilen.



Här poserar "Jerka" och Berndt före start vid Karlbergs slott i Stockholm.

Rallyt fortsatte och Berndt lade till sträckseger efter sträckseger och innan målet hade arrangörerna till och med lagt in en specialsträcka i en gruva. Man startade 190 meter under markytan. Det måste ha mullrat mäktigt när Berndt lät Carrera-motorn gå för fullt upp igenom gruvgångarna.

När man nådde Kiruna så fanns där snö, men även på detta underlag bevisade Berndt att han behärskade Porschen då han blev bäste man med endast 10 prickar.

Väl i mål efter den allra sista sträckan så kunde alla bara konstatera att Berndt och "Jerka" varit helt omöjliga att rå på. De hade vunnit nästan varje sträcka och klarat av tidstillägget. Därmed hade Scania äntligen vunnit en Middnattssolsseger till sitt tävlingsstall.



Innan vi lämnar Midnattssolsrallyt årgång -63 så skall vi berätta lite om den vita Carrera GT:n. Enligt Berndt så var den specialpreparerad från fabriken. Vi har redan nämnt att motorn gav 168 hkr mot standard 130. Vidare hade den lätt-hål i pedaler och andra ställen där det gick att spara vikt. Berndt berättar också att den hade värmetrådar i framrutan vilket kan ha kommit till nytta då GT-modellen inte hade konventionell värme och defroster.

Men mest imponerad är Berndt över den kraft motorn hade Vid ett accelerations prov på Tierps flygplats så spann bakhjulen i 30 till 40 meter. Först hela ettan ut och därefter fortsatte den att spinna även på tvåan.

En annan detalj är att den hade ett snabbtanklock mitt på främre huvan. Vid ett tillfälle på en transportsträcka körde Berndt efter den gamle rallyföraren Bengt Reander vilken körde som förbil i en Volvo P1800. Plötsligt slänger någon i Reanders bil ut en cigarettfimp vilken hamnar mitt i rännan vid snabbtankningslocket så att gnistorna yrde. Som tur var så blåste den bort efter några sekunder, innan Berndt och Jerka hann kasta sig ut. För det var nog vad jag skulle ha gjort. För tanken på den bilen rymmer 110 liter!



Sträckan Husås-Andviken. Även här var man uppe i över 200 km/tim.

För Berndts del resulterade säsongen i att han blev Nordisk Mästare i Rally och hade tagit 59 poäng av 60 möjliga. Och Berndt hade från att ha varit bland de allra främsta i SM i T, med flera SM-tecken, nu också titeln Nordisk Mästare.



Uppe ur Kiruna-gruvan. Innan målskyppet så var man uppe i över 200 km/tim men var tvungna att börja bromsa tidigare för att inte köra in i åskådare och journalister. När man gjorde avspärningarna så hade man inte räknat med att någon skulle ha så hög fart.

Berndt fortsatte att köra för Scania och i den för säsongen nya 1500 S. Här fick man plötsligt en bil som från början hade två förgasare. Detta gjorde att man så småningom kunde locka fram en hel del ganska pigga hästar. Detta låter ju bra men man får betänka att nu hade Lotus Cortinorna kommit, BMC Cooper, Tom Trana i Volvo, alltid farlig m m. Men Berndt vann ändå en del tävlingar, men som han själv säger: "Det var tufft. Man fick ta i något otroligt för att få en totalseger."

Vi förflyttar oss nu lite längre fram i tiden. Till hösten 1964.

Scania hade bestämt att man skulle ge några av sina förare chansen att få köra ett riktigt långrally på kontinenten. Man valde rallyt Spa-Sofia-Liege.

Fem förare valdes ut, Berndt Jansson, Rune "Ruppe" Larsson, Pauli Toivonen, Henry-Britt Ehringe och Bertil Söderström. Den sistnämnde fick dock förhinder och budet gick till Gunnar Blomqvist vilken ställde upp i stället.

De fem bilarna man skulle åka med var nog de mest specialpreparerade Volkswagen som Scania någonsin tävlat med. Christer Jansson (Berndts yngre bror), då motor- och teknisk mekaniker på Scantias tävlingsavdelning, berättar att först var man nere hos den tyske trimnings- och VW-specialisten Gerhardt Oet-

tinger och hans firma Okrasa, vilket är en förkortning av "Oettinger Kraft-fahrttechnische Specialanstalt". Här fick man studera hur en Oettinger-trimrad VW-motor skulle byggas upp. Väl i Sverige igen så byggdes motorerna i de fem bilarna om till 1300 cc med Oettinger-delar. Enligt en Oettinger-källa skall de här motorerna ha gett 60 hkr mot normalt 50 för en Oettinger 1300:a. Detta ligger ganska nära sanningen då Christer uppger att man i bromsbänk fått fram 57-58 hkr. De största förändringarna låg i topplock med dubbla insug och dubbla förgasare samt en förbättrad vevaxel med motvikter.

Eftersom det gällde att spara vikt så monterades all onödig utrustning bort ur bilarna. Det blev plexiglas i samtliga rutor utan framrutan. Vidare så fanns inte någon vevmekanism för dörrrutorna utan manövrerade av dessa skedde med en läderrem. Man byggde 84 liters bensintankar med påfyllningsröret uppstickande ur främre huven, kraftigare krängningshämmare fram, grövre fjäderstavar bak och sänkning av bilarna både bak och fram. Från Porsche 356 lånade man fälgar och B-trumbromsar där man bak använde hjulbultar och distansringar från A-Carrera GT. (Jämför en del av utrustningen med Berndts Carrera 2 GT från Midnattssolsrallyt).



De fem bilarna är färdiga. Observera nummerskyltarna. En pedantisk fotograf skulle ha ställt dom i nummerordning.

Starten gick från tävlingsbanan Spa i Belgien till Sofia i Bulgarien och sedan tillbaka till Belgien och Liege igen. Enligt förre informationschefen Sigvard Andersson och Scania's tävlingschef Gunnar Häggbom, så var inte syftet annat än att man ville låta de svenska VW-förarna få känna på ett riktigt långrally. Men naturligtvis hoppades man på bra placeringar och därmed kunna väcka ett intresse hos VW-fabriken där man var iskalla till tävlingsverksamhet denna tid. Mycket kan sägas om Heinz Nordhof, men om biltävlingar tyckte han inte.

Spa-Sofia-Liege rallyt ansågs vara strapatsrikt, och nog fick de Svenska ekipagen sin del av detta.

Gunnar Blomqvist berättar att han en kväll körde i de italienska alperna och hade Henny-Britt Ehringe en bit bakom sig. Plötsligt uppmärksammar han att hennes ljus inte längre syns i backspegeln. Han stannar till några minuter men ingen kommer så de vänder tillbaka och finner att Henny-Britt sladdat in i ett broräcke så illa att hon bröt lårbenet och hennes kartläserska Eva-Marie Falk, vilken för övrigt var gift med den kände Formel 1-föraren Wolfgang Berge von Trips, fick en del skador i ansiktet. Omplåstring skedde på ett sjukhus i Italien och sedan blev det ambulansflyg till Sverige för vård här.

Olyckan skedde i Cortina d'Ampezzo i norra Italien. Henny-Britts bil sändes till Södertälje.





Berndt, Henny-Britt, "Ruppe", Pauli och Gunnar hos Oettinger för en sista intrimning av motorerna vid nedfärden till Belgien.

Gunnar Blomkvist fortsatte tävlingen men fick senare bryta på grund av fel på växelöverföringen. Även Pauli Toivonen fick bryta på grund av samma fel. Rune "Ruppe" Larsson körde i mål på en hedrande 8:e placering och blev därmed även klassegrare. Men även detta ekipage hade problem med växelstången och knuten till växellådan. Sista etapperna fick Ruppes kartläsare Börje Nilsson, ligga vid baksätet i bilen och växla med en polygrip genom inspektionsluckan.

Men Bernt och Jerka då? Jo, efter starten satte Berndt högsta fart och höll sedan den. Man hade tilldelats startnummer 30 och hade när man kommit till bergen i Jugoslavien endast två ekipage framför sig och ledde rallyt. Nu närmade man sig en annan tävlande, det visade sig vara Pat Moss i en Saab. Berndt lade sig bakom och försökte hitta tillfälle för omkörning. Men det varmt och torrt och dammade fruktansvärt. Bitvis var sikten noll. Jerka bad Berndt ta det lite lugnare för om bara två mil längre fram blev beläggningen asfalt och man skulle slippa dammet. Berndt släppte en lucka till Pat Moss och sikten blev bättre. Men så uppenbarade sig ett omkörningstillfälle och Berndt närmade sig åter Pat Moss Saab. Plötsligt var dammet kompakt igen och sikten noll och nu strök bilen tätt förbi en husvägg och Berndt till och med körde över entrétrappan till huset och man släppte åter en lucka. Men ett nytt omkörningstillfälle dök upp och Berndt beredde sig på omkörning men finner sig återigen i ett kompakt dammoln. Och nu inträffar det otäcka att Pat Moss bakljus försvann och vägen också. Den hade svängt 90 grader höger in på en stenbro. Vad Berndt ser precis framför sig är ett stup, så han gör ett desperat försök att slänga upp bilen i en tvärspladd i ett omöjligt försök att komma in på bron. Men farten är för hög och manslänger vänster bakände i brons stenstolpe så kraftigt att bilens batteri lämnar bilen rakt igenom sidoplåten på bilen. Även bakrutan finner tillfället väl valt att lämna sin plats och återfinnes senare i ett träd 50 me-

ter längre ner på slutningen. Slutåkt. Jerka fick en lättare hjärnskakning när han med huvudet slog av handtaget till taksökaren.

Bilen fick lämnas som den var på platsen, och när Berndt och Jerka dagen efter kom tillbaka till olycksplatsen så var mycket av utrustning och det som gick att plocka av bilen stulet och borta.

I Sverige klassades de här bilarna i Grupp 4 och tävlades inte med här. Men fyra bilar gick i RAC-rallyt. Den bil Berndt tävlade med var dock inte en ursprunglig Oettinger utan en vit tjänstebil på Scania från 1962 vilken rallyutrustades med all utrustning från Henny-Britt Ehringes Spa-bil. Denna bil finns i min ägo och därför mitt intresse för just de här bilarna.



"Min" Oettinger 62:a i Berndts händer under RAC-rallyt -64.  
Dimmigt och surt. Man kan nästan höra Basker-Villes hund yla.

I RAC gick Berndt i mål som 8:e man totalt, Bertil Söderström på en 12:e. Pauli Toivonen bröt på grund av att man inte kollat oljenivån i växellådan med ras som följd. Ruppe Larsson har jag tyvärr ingen uppgift om.

Någon av bilarna gick även i Monte Carlo-rallyt, vet ej vilken bil eller vilken förare. Kan ha varit Pauli Toivonen vilkens bil kördes på bana av Leif Hansen sommaren 1965.

Ingen av de ursprungliga Oettingerbilarna finns kvar. Endast 62:an Berndt körde RAC med. Tyvärr är skicket inte det bästa men målet är att det skall bli bil igen.

Den sista delen av den här följetongen är kanske en liten utvinkling från vårt egentliga ämne, Porsche 356. Men håll ut, för nästa nummer kommer ett äventyr med Berndt i en fabriks-Porsche i ett av de stora rallyna på kontinenten.

Tack för denna gången. Hej.

Willy Berg



